

永續會計準則理事會（SASB）準則
正 體 中 文 版 草 案

空運與物流
永續會計準則

徵 求 意 見 函

（有意見者請於 114 年 11 月 25 日前，將意見以電子郵件方式
寄至 tifrs@ardf.org.tw）

財 團 中 華 民 國 會 計 研 究 發 展 基 金 會
法 人
永 續 準 則 委 員 會

關於永續會計準則理事會（SASB）準則

國際財務報導準則基金會之國際永續準則理事會（ISSB）於 2022 年 8 月承接對永續會計準則理事會（SASB）準則之責任。國際永續準則理事會（ISSB）承諾維護、強化及發展永續會計準則理事會（SASB）準則，並鼓勵編製者及投資者繼續使用永續會計準則理事會（SASB）準則。

國際財務報導準則第 S1 號「永續相關財務資訊揭露之一般規定」（以下簡稱國際財務報導準則第 S1 號）規定個體於辨認可合理預期將影響個體展望之永續相關風險與機會時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題並考量其適用性。同樣地，國際財務報導準則第 S1 號規定個體於決定揭露哪些與永續相關風險與機會有關之資訊時，參考永續會計準則理事會（SASB）準則中之指標並考量其適用性。

國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 6 月修正永續會計準則理事會（SASB）準則中之氣候相關主題及指標，使其與隨附於國際財務報導準則第 S2 號「氣候相關揭露」之行業基礎指引一致。國際永續準則理事會（ISSB）於 2023 年 12 月修正與「永續會計準則理事會（SASB）準則之國際適用性」計畫有關之非氣候相關之主題及指標。

生效日

此 2023-12 版本之準則對所有個體於 2025 年 1 月 1 日以後開始之年度期間生效，並得提前適用。

目錄

簡介	4
永續會計準則理事會（SASB）準則之概述	4
準則之使用	5
行業描述	5
永續揭露主題及指標	6
溫室氣體排放	8
空氣品質	13
勞動實務	14
勞工健康與安全	16
供應鏈管理	18
事故與安全管理	20

簡介

永續會計準則理事會（SASB）準則之概述

永續會計準則理事會（SASB）準則係一組 77 項行業特定之永續會計準則（「永續會計準則理事會（SASB）準則」或「行業準則」），根據永續行業分類系統[®]（SICS[®]）分類。

永續會計準則理事會（SASB）準則包括：

1. **行業描述**：意圖透過描述參與該行業所特有之經營模式、相關活動及其他共同特性，以協助個體辨認適用之行業指引。
2. **揭露主題**：描述與特定行業中之個體所進行之活動相關之特定永續相關風險或機會。
3. **指標**：搭配揭露主題，旨在單獨（或作為一組指標之一部分）提供與特定揭露主題之個體績效有關之有用資訊。
4. **技術協定**：提供對相關指標之定義、範圍、施行及表達之指引。
5. **活動指標**：量化個體特定活動或營運之規模，且旨在與第 3 點提及之指標結合使用以將資料標準化並便於比較。

使用永續會計準則理事會（SASB）準則作為其國際永續準則理事會（ISSB）準則之施行之一部分之個體應考量攸關之國際永續準則理事會（ISSB）應用指引。

對未適用國際永續準則理事會（ISSB）準則而單獨使用永續會計準則理事會（SASB）準則之個體而言，「永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引」對所有行業準則之使用建立適用之指引，且被視為準則之一部分。除行業準則所包含之技術協定另有規定外，永續會計準則理事會（SASB）準則之應用指引中之指引適用於行業準則中之指標之定義、範圍、施行、編製及表達。

歷來，「永續會計準則理事會（SASB）之觀念架構」訂定指引永續會計準則理事會（SASB）制定永續會計準則之作法之基本觀念、原則、定義及目的。

準則之使用

永續會計準則理事會（SASB）準則意圖協助個體揭露可合理預期將於短期、中期或長期影響個體之現金流量、其對籌資之可得性或資金成本之永續相關風險與機會之資訊。個體決定哪一（哪些）行業準則及揭露主題與其業務攸關，以及報導哪些相關指標。一般而言，個體應使用特定於其主要行業（如永續行業分類系統[®]所辨認）之永續會計準則理事會（SASB）準則。惟重大業務分屬數個永續行業分類系統[®]行業之公司應參考額外永續會計準則理事會（SASB）準則中之揭露主題及相關指標並考量其適用性。

本準則中所包含之揭露主題及相關指標，已被辨認為對投資者可能有用者。惟作出重大性判斷及決定之責任在於報導個體。

行業描述

空運與物流行業之個體為企業及個人提供貨運服務及運輸物流。該行業由三個主要部門所組成：空運運輸、郵政與快遞服務，以及運輸物流服務。該行業之個體自一個或多個部門賺取收入，且其範圍自無資產基礎至資產密集者皆有。運輸物流服務包括與公路、鐵路、海運及空運個體簽訂合約，以選擇及僱用適當之運輸。服務亦可能包括報關、配銷管理、供應商整合、貨物保險、採購訂單管理及客製化之物流資訊。該行業對全球貿易係屬關鍵，而使其具一定程度之需求穩定性。

永續揭露主題及指標

表 1 永續揭露主題及指標

主題	指標	種類	衡量單位	代碼
溫室氣體排放	範疇 1 排放之全球總排放量	量化	公噸 (t) 二氧化碳當量	TR-AF-110a.1
	對管理範疇 1 排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標以及針對該等目標之績效分析之討論	討論及分析	不適用	TR-AF-110a.2
	(1)公路運輸之燃料消耗量，(a)天然氣百分比及(b)再生百分比，以及(2)空運之燃料消耗量，(a)替代百分比及(b)永續百分比	量化	十億焦耳 (GJ)，百分比(%)	TR-AF-110a.3
空氣品質	下列空氣污染物之排放：(1)氮氧化物(不包括氧化亞氮)、(2)硫氧化物，以及(3)懸浮微粒(PM ₁₀)	量化	公噸(t)	TR-AF-120a.1
勞動實務	分類為獨立承包商之司機百分比	量化	百分比(%)	TR-AF-310a.1
	與違反勞動法律相關之法律程序所造成之貨幣性損失總額 ¹	量化	表達貨幣	TR-AF-310a.2
勞工健康與安全	(a)直接員工及(b)約聘員工之(1)總可記錄事件比率(TRIR)及(2)死亡率	量化	比率	TR-AF-320a.1
供應鏈管理	各運輸模式之總溫室氣體(GHG)足跡	量化	每延噸公里之公噸 (t) 二氧化碳當量	TR-AF-430a.2
	對辨認、評估及管理與承包運送業者安全相關之營業中斷風險之政策及策略之討論	討論及分析	不適用	TR-AF-430a.3
事故與安全管理	安全管理系統之施行及結果之描述	討論及分析	不適用	TR-AF-540a.1
	航空事故之次數	量化	數量	TR-AF-540a.2
	公路事故及事件之次數	量化	數量	TR-AF-540a.3

¹ TR-AF-310a.2 之註一個體應簡要描述貨幣性損失之性質、背景以及因而採取之任何改正行動。

表 2 活動指標

活動指標	種類	衡量單位	代碼
(1)公路運輸及(2)空運之收益延噸公里(RTK) ²	量化	收益延噸 公里	TR-AF-000.A
(1)公路運輸及(2)空運之裝載率 ³	量化	比率	TR-AF-000.B
員工人數，卡車司機人數	量化	數量	TR-AF-000.C

² **TR-AF-000.A** 之註—收益延噸公里（RTK）係定義為一公噸收益運送量運輸一公里。收益延噸公里係以每段行程之載具行駛公里數乘以該段之收益運送量之公噸數計算。

³ **TR-AF-000.B** 之註—裝載率係容量利用率之衡量數，其係以貨物行駛公里數除以行駛總公里數計算。

溫室氣體排放

主題彙總

空運與物流行業之個體直接產生導致氣候變遷之溫室氣體（GHG）排放。排放係由空運及公路貨運兩者營運之燃料燃燒所產生。基於航空燃油排放之海拔高度，空運對氣候變遷之影響尤為嚴重。溫室氣體排放之管理可能隨時間影響空運與物流個體之成本結構，此係因排放直接連結至燃料使用，進而連結至營業費用。燃料效率及使用替代燃料可能減少燃料成本或降低對燃料價格波動、未來監管成本及溫室氣體排放之其他後果之暴險。雖然較新之航空器及卡車通常更具燃料效率，惟現有之機隊及車隊得加以改裝。對較具節省燃料之飛機或車輛以及新興之燃料管理技術進行資本投資，可能降低燃料費用並提高獲利能力。此等投資亦可能有助於個體取得尋求低碳運輸解決方案之客戶之市場份額。

指標

TR-AF-110a.1.範疇1排放之全球總排放量

- 1 個體應揭露其排放至大氣之京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳（CO₂）、甲烷（CH₄）、氧化亞氮（N₂O）、氫氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF₆）及三氟化氮（NF₃）之範疇1溫室氣體（GHG）排放之全球總排放量。
 - 1.1 所有溫室氣體之排放應以公噸二氧化碳當量（CO₂-e）進行彙整及揭露，並依已發布之100年時間區間之全球暖化潛勢（GWP）值計算。迄今，全球暖化潛勢值之較佳來源係政府間氣候變化專門委員會（IPCC）第五次評估報告（2014年版）。
 - 1.2 總排放量係指計入抵換、信用額及其他減除或補償排放之類似機制前，排放至大氣中之溫室氣體。
- 2 範疇1排放應依世界資源研究所及世界企業永續發展協會（WRI/WBCSD）於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則（以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」）（修訂版）」所包含之方法論定義及計算。
 - 2.1 可接受之計算方法論包括以「溫室氣體盤查議定書」為參考基礎，但提供額外指引（諸如特定行業或區域之指引）者。其例可能包括：
 - 2.1.1 國際航太環境組織（IAEG）所發布之「航太行業溫室氣體報導指引」
 - 2.1.2 美國環境保護局（EPA）所發布之「溫室氣體盤查指引：固定燃燒源之直接排放」
 - 2.1.3 印度溫室氣體盤查計畫
 - 2.1.4 ISO 14064-1
 - 2.1.5 國際石油行業環境保護協會（IPIECA）所發布之「石油行業溫室氣體排放

報告指引（2011年第2版）」

2.1.6 環境保護個體(EpE)所發布之「廢棄物管理活動溫室氣體排放量化議定書」

2.2 溫室氣體排放資料應依個體合併其財務報導資料之作法被彙整及揭露，其通常與「溫室氣體盤查議定書」所定義之「財務控制」法及氣候揭露準則理事會(CDSB)發布之「氣候揭露準則理事會之環境與社會資訊報導架構」中REQ-07「組織邊界」所述之作法一致。

- 3 個體可討論其排放量自前一報導期間之任何變動，包括該變動是否係導因於排放減量、撤資、收購、併購、產出之變動或計算方法論之變動。
- 4 在目前向碳揭露專案(CDP)或其他個體(例如，國家監管揭露計畫)報導溫室氣體排放所使用之範圍及彙整作法不同之情況下，個體可揭露該等排放。惟主要揭露應係根據前述指引揭露。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法論，諸如資料是否來自連續自動監測設施(CEMS)、工程計算，或質量平衡計算。

TR-AF-110a.2.對管理範疇1排放之長期及短期策略或計畫、排放減量目標以及針對該等目標之績效分析之討論

- 1 個體應討論其管理範疇1溫室氣體(GHG)排放之長期及短期策略或計畫。
 - 1.1 範疇1排放係依世界資源研究所及世界企業永續發展協會(WRI/WBCSD)於2004年3月發布之「溫室氣體盤查議定書：企業會計與報導準則(以下簡稱「溫室氣體盤查議定書」)(修訂版)」所定義。
 - 1.2 溫室氣體排放範圍包括京都議定書所涵蓋之七種溫室氣體—二氧化碳(CO₂)、甲烷(CH₄)、氧化亞氮(N₂O)、氫氟碳化物(HFCs)、全氟碳化物(PFCs)、六氟化硫(SF₆)及三氟化氮(NF₃)。
- 2 個體應討論其排放減量目標並針對該等目標分析其績效，包括下列項目(若攸關時)：
 - 2.1 排放減量目標之範圍(例如，總排放量中適用該目標之百分比)；
 - 2.2 目標究係採絕對基礎或強度基礎；若係強度基礎目標，應提供其指標分母；
 - 2.3 相對於基準年之減量百分比，基準年係為達成排放減量目標而評估排放量之第一年；
 - 2.4 減量活動之時間表，包括起始年、目標年及基準年；
 - 2.5 為達成目標之機制；及
 - 2.6 目標或基準年排放量已經或可能被追溯重新計算，或目標或基準年已被重設之任

何情況。

- 3 個體應討論達成該等計畫或目標所需之活動及投資，以及可能影響達成該等計畫或目標之任何風險或限制因素。
 - 3.1 航空相關之活動及投資可能包括對燃料優化所作之努力，諸如在停機坪上使用地面電源及地面空調，而非輔助電源供應系統（APU）、調整飛行速度以優化燃料效率、航線設計（例如，新一代飛航管理系統）、翼梢小翼之使用、減輕航空器重量及以新航空器升級機隊。
 - 3.2 公路運輸相關之活動及投資可能包括對燃料優化所作之努力，諸如優化路線及裝載、採用諸如引擎及動力系統效率及空氣動力改良之技術、使用電動或天然氣動力之車輛、減輕重量、改善輪胎滾動阻力、混合動力化及自動引擎關閉。
- 4 個體應討論其策略、計畫或減量目標之範圍，諸如是否因不同業務單位、地理區域或排放源而不同。
- 5 個體應討論其策略、計畫或減量目標是否與排放限制或排放報導基礎之計畫或法規（例如，歐盟排放交易體系、魁北克總量管制與交易制度，以及加州總量管制與交易計畫）有關或相關，包括地區、國家、國際或產業計畫。
- 6 策略、計畫或減量目標之揭露應限於報導期間內正在進行（現行）或完成之活動。

TR-AF-110a.3.(1)公路運輸之燃料消耗量，(a)天然氣百分比及(b)再生百分比，以及(2)空運之燃料消耗量，(a)替代百分比及(b)永續百分比

- 1 個體應揭露燃料消耗量之彙總數（以十億焦耳（GJ）為單位），分別按(1)公路運輸相關之營運及(2)空運相關之營運予以分類。
 - 1.1 燃料消耗量之計算方法論應基於燃料之實際消耗量，而非設計參數。
 - 1.2 燃料消耗量可接受之計算方法論可能包括基於下列項目之方法論：
 - 1.2.1 報導期間開始日之期初存貨加上報導期間內購買之燃料，減去報導期間結束日之任何燃料存貨
 - 1.2.2 追蹤載具消耗之燃料
 - 1.2.3 追蹤燃料費用
- 2 於揭露(1)公路運輸相關營運之燃料消耗量時，個體應額外揭露所消耗之燃料中(a)屬天然氣之百分比。
 - 2.1 該百分比應以公路運輸相關營運之天然氣消耗量（以十億焦耳為單位）除以公路運輸相關營運之總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。

- 3 於揭露(1)公路運輸相關營運之燃料消耗量時，個體應額外揭露所消耗之燃料中(b)屬再生燃料之百分比。
 - 3.1 再生燃料通常係定義為符合下列所有條件之燃料：
 - 3.1.1 由再生生質物生產
 - 3.1.2 用以取代或減少運輸燃料、加熱用燃油或航空燃油中所存在之化石燃料數量
 - 3.1.3 在其生命週期之基礎上達成溫室氣體（GHG）排放量之淨減少。
 - 3.2 個體應揭露用以判定燃料是否屬於再生燃料之標準或法規。
 - 3.3 該百分比應以公路運輸相關營運之再生燃料消耗量（以十億焦耳為單位）除以公路運輸相關營運之總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 4 於揭露(2)空運相關營運之燃料消耗量時，個體應額外揭露所消耗之燃料中(a)屬替代燃料之百分比。
 - 4.1 國際民航組織（ICAO）將替代燃料定義為來自除石油以外之其他來源之燃料，在其生命週期之基礎上，相較於石油基礎燃料具較低之碳排放量。
 - 4.2 該百分比應以空運相關營運之替代燃料消耗量（以十億焦耳為單位）除以空運相關營運之總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 5 於揭露(2)空運相關營運之燃料消耗量時，個體應額外揭露所消耗之燃料中(b)屬永續燃料之百分比。
 - 5.1 永續燃料係定義為符合國際民航組織所述之下列所有條件之替代燃料之子集合：
 - 5.1.1 在其生命週期之基礎上達成溫室氣體（GHG）排放量之淨減少；
 - 5.1.2 透過邊際或貧瘠土地之利用，避免與食物及水競爭；及
 - 5.1.3 促進當地社會及經濟發展，諸如透過擴大就業及振興基礎設施。
 - 5.2 該百分比應以空運相關營運之永續燃料消耗量（以十億焦耳為單位）除以空運相關營運之總燃料消耗量（以十億焦耳為單位）計算。
- 6 揭露範圍限於個體直接消耗之燃料。
- 7 個體於計算來自燃料之能源消耗量時，應使用高熱值（HHV），亦稱為總熱值（GCV），其係直接衡量或取自政府間氣候變化專門委員會（IPCC）。
- 8 個體對於此揭露下所報導之所有資料應適用一致之轉換係數，諸如將高熱值用於燃料

（包括生質燃料）之使用。

空氣品質

主題彙總

空運與物流行業之個體產生可能威脅人類健康之空氣污染物。該行業之主要空氣污染物排放包括硫氧化物 (SO_x)、氮氧化物 (NO_x) 及粒狀物 (PM)，其對當地空氣品質有負面影響。隨著主管機關商討減少來自該行業之當地空氣污染之最有效機制，個體可能由於監管壓力、客戶需求及增加之燃料成本而被迫增加營運成本或進行投資以將其車隊、機隊及船隊現代化。使用更加昂貴之替代燃料及在釋放至大氣前過濾污染物排放之機制亦可能影響個體之成本結構（需要前端成本，但於長期降低監管暴險）。

指標

TR-AF-120a.1. 下列空氣污染物之排放：(1) 氮氧化物（不包括氧化亞氮）、(2) 硫氧化物，以及(3) 懸浮微粒（ PM_{10} ）

- 1 個體應揭露其釋放至大氣中之空氣污染物排放量（按每一污染物以公噸為單位）。
 - 1.1 揭露範圍包括與個體之所有活動及排放源所導致之直接空氣污染物排放相關之空氣污染物，其可能包括固定源及移動源、生產設施、辦公大樓及運輸船隊、機隊及車隊。
- 2 個體應揭露其(1) 氮氧化物 (NO_x) 之排放量（以 NO_x 報導）。
 - 2.1 氮氧化物之範圍包括一氧化氮及二氧化氮，但排除氧化亞氮。
- 3 個體應揭露其(2) 硫氧化物 (SO_x) 之排放量（以 SO_x 報導）。
 - 3.1 硫氧化物之範圍包括二氧化硫及三氧化硫。
- 4 個體應揭露其(3) 懸浮微粒 (PM_{10}) 之排放量（以 PM_{10} 報導）。
 - 4.1 懸浮微粒 (PM_{10}) 係定義為空氣中任何細小之固體或液體之物質，其氣動粒徑小於或等於 10 微米。
- 5 個體可討論其排放量揭露之計算方法，諸如資料是否來自連續自動監測設施 (CEMS)、工程計算，或質量平衡計算。

勞動實務

主題彙總

空運與物流行業對獨立承包商（主要為快遞駕駛）之依賴已受到日益增加之法律及監管審查。適用之司法管轄區保護員工之法令規範可能未涵蓋獨立承包商，而個體可能因將員工錯誤分類為獨立承包商而面臨監管制裁。個體亦可能面臨來自員工及承包商對有關工資支付、福利及工作條件提出索賠之法律行動。法律行動亦可能對個體之品牌價值及招聘與留任員工之能力有負面影響，而降低營運效率及增加離職成本。

指標

TR-AF-310a.1.分類為獨立承包商之司機百分比

- 1 個體應揭露個體分類為獨立承包商之司機百分比。
 - 1.1 獨立承包商係定義為自僱之個人。
 - 1.1.1 於計算獨立承包商百分比時，個體應藉由考量行為因素、財務因素及關係之類型以評估個體對勞工之控制程度。
- 2 該百分比應以係屬獨立承包商之司機全時約當數除以所有司機全時約當數計算。
 - 2.1 全時約當數係定義為所報導之總時數除以全時時間表中最大有償時數。
 - 2.2 所有司機之全時約當數係定義為係屬正式、直接司機之司機全時約當數及係屬第三方司機之司機全時約當數之總和。
 - 2.2.1 正式、直接司機包括所有於人力資源資訊系統（HRIS）」中狀態為「在職」之全職與兼職員工，包含在職、帶薪休假及無薪休假之員工。
 - 2.2.2 第三方司機包括獨立承包商、租賃員工、臨時（派遣）勞工，以及顧問與外包勞工（前提是該等顧問或外包勞工花費其大部分時間於該個體之工作）。

TR-AF-310a.2.與違反勞動法律相關之法律程序所造成之貨幣性損失總額

- 1 個體應揭露報導期間內所發生與違反勞動法律（諸如與工資、工時、加班及用餐與休息時間有關者）相關之法律程序所導致之貨幣性損失總額。
- 2 法律程序應包括個體涉及之任何裁決程序，無論是經由法院、主管機關、仲裁人或其他程序。
- 3 損失應包括對相對人或其他人之所有貨幣性負債（無論係因和解或審理後之判決或其他方式之結果），包括報導期間內因任何個體（例如，政府、企業或個人）提起之民事訴訟（例如，民事判決或和解）、監理程序（例如，處罰、追繳或返還）及刑事訴訟（例

如，刑事判決、處罰或返還）所發生之罰款及其他貨幣性負債。

- 4 貨幣性損失之範圍應排除個體於其辯護過程中所發生之法律與其他費用及支出。
- 5 揭露範圍應包括與適用之司法管轄區法令規範之執行相關之法律程序。

TR-AF-310a.2 之註

- 1 個體應簡要描述法律程序所導致之所有貨幣性損失之性質（例如，審理後發布之判決或命令、和解、認罪答辯、緩起訴協議或不起訴協議）及背景（例如，不適當工作條件或員工薪酬）。
- 2 個體應描述其為回應法律程序所實施之任何改正行動。此可能包括營運、管理、流程、產品、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變。

勞工健康與安全

主題彙總

空運與物流行業可能使員工暴露於危險之工作條件，包括機械故障或人為錯誤所導致之事故。此外，人工搬運包裹係需要特殊訓練以最小化傷害之體力過程。雖然卡車勞工之職業災害死亡率高於平均值，航空之勞工安全議題係受嚴格監管，此提高當事件發生時被罰款或處罰之風險。健康與安全事件可能導致停工及各種成本（從醫療支出至勞工賠償）。若員工認為其安全及福祉受到忽視，此等事件亦可能降低生產力，進而減少收入。最後，安全紀錄不佳之個體亦可能面臨增加之保費及較高之資金成本，以及可能減少收入及市場份額之聲譽損害。個體可透過提供適足之員工保護及訓練、確保機械設備係安全運作，以及建立工作場所安全之文化以降低此等影響。

指標

TR-AF-320a.1.(a)直接員工及(b)約聘員工之(1)總可記錄事件比率（TRIR）及(2)死亡率

1 個體應揭露(1)其工作相關傷害及疾病之總可記錄事件比率（TRIR）。

1.1 若傷害或疾病導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，則被視為可記錄事件。此外，經醫師或其他合格之醫療保健專業人員診斷之重大傷害或疾病，即使未導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，亦視為可記錄事件。

1.1.1 急救係定義為在可提供正規醫療救助前對病患或傷者提供緊急照護或治療。

1.1.2 個體可使用適用之司法管轄區標準定義可記錄事件及不予記錄之事件（諸如急救）。個體應揭露作為此等標準及定義來源所使用之法律、法規或行業架構。

2 個體應揭露(2)其工作相關死亡之死亡率。

3 所有揭露之比率應計算為：（統計數量×200,000）/於報導年度中所有員工之工作總時數。

3.1 該比率計算中之「200,000」係指每週工作 40 小時、每年工作 50 週之 100 名全職工作人員每年可提供之總時數。

4 揭露範圍僅包括工作相關之事件。

4.1 工作相關事件係指工作環境中之事件或暴險所導致之傷害及疾病。

4.2 工作環境係一名或多名員工依其聘僱條件而工作或出勤之場所及其他地點。

- 4.3 工作環境不僅包括實體地點，亦包括員工於工作過程中所使用之設備或材料。
 - 4.4 員工於出差時所發生之事件，若在受傷或生病時員工正從事雇主利益之工作活動，則該事件係屬工作相關。
 - 4.5 工作相關之事件須係一新案例，而非更新先前已記錄之傷害或疾病。
- 5 個體應按下列每一員工類別揭露該等比率：
- 5.1 直接員工，係定義為個體之薪資單上之個人，無論其係全職、短期服務、兼職、行政職、勞動職、固定薪資、季節性、移民身分或時薪之員工。
 - 5.2 約聘員工，係定義為不在個體薪資單上但受個體監督或管理之個人，包括獨立承包商及由第三方（例如，臨時人力之派遣公司及勞工仲介公司）僱用者。
- 6 揭露範圍包括所有員工，無論員工之所在地或聘僱之類型。

供應鏈管理

主題彙總

空運與物流行業中許多個體與具大型、複雜網絡之資產基礎第三方提供者簽訂合約，以提供貨運服務予其客戶。個體間普遍以簽約方式提供貨運承攬、物流、經紀及複合運輸服務。此等承包商遍及所有運輸模式，諸如汽車運輸、鐵路、空運及海運。個體須管理承包商關係以確保承包商可能具環境或社會影響之行動不會對其營運造成重大不利影響，諸如降低品牌價值。同時，提供低碳物流解決方案之個體可能自尋求減少其運輸之碳足跡之客戶取得市場份額。

指標

TR-AF-430a.2.各運輸模式之總溫室氣體（GHG）足跡

- 1 個體應揭露完整油箱到車輪之溫室氣體（GHG）足跡（以每延噸公里之公噸二氧化碳當量為單位）。
- 2 油箱到車輪之排放與載具運作有關，排除與主要能源生產相關之上游排放（油井到油箱排放）。
 - 2.1 個體應依EN 16258:2012—運輸服務（貨運與客運）能源消耗及溫室氣體排放之計算及宣告方法論計算其揭露。
 - 2.1.1 計算應與 EN 16258:2012 中所描述用以計算「油箱到車輪之溫室氣體排放（Gt）」結果之方法論一致。
 - 2.1.2 運輸系統之範圍、邊界及任何必要分攤之決定應與EN 16258:2012中所描述之方法論一致。
- 3 揭露範圍包括來自所有貨運及物流活動之排放，包括來自個體自有資產之排放（範疇1），以及來自承包運送業者及外包貨物承攬服務之排放。
- 4 揭露範圍包括來自所有運輸模式之排放，諸如公路貨運、空運、駁船運輸、海運及鐵路運輸。
- 5 與EN 16258:2012一致，揭露可基於排放值類別組合之計算（特定衡量值、運輸業者載具類型或路線類型之特定值、運輸業者之船隊、機隊及車隊值及預設值）。
- 6 若對揭露之說明係屬攸關且必要，個體應描述其分攤方法、排放值、邊界、使用之運輸服務組合及其他資訊。

TR-AF-430a.3.對辨認、評估及管理與承包運送業者安全相關之營業中斷風險之政策及策略之討論

- 1 個體應描述與遍及所有運輸模式之承包貨運承攬、物流及複合運輸服務之提供者安全相關之最嚴重營業中斷風險之性質及範圍。
 - 1.1 個體應納入此等風險對營運可能具有之潛在影響之描述。
- 2 個體應描述其對評估、管理及減少承包商運送業者安全所導致之潛在營業中斷風險之盡職調查程序、營運流程及策略。
 - 2.1 討論應包括個體如何於其承包運送業者中鼓勵安全文化，諸如透過監管遵循、監控及查核。
 - 2.2 個體應揭露其如何確認承包商遵循攸關之司法管轄區安全法規。
 - 2.3 個體應描述其與承包運送業者相關之安全政策、程序及實務之性質、範圍及施行。
 - 2.4 討論應包括內部制定之安全政策、程序及實務如何適用於個體之承包運送業者並與個體之承包運送業者協調，以及個體如何監控承包商運送業者之遵循。
- 3 揭露範圍包括與承包貨運承攬、物流及複合運輸服務之提供者相關之所有貨運運輸及物流活動。
- 4 揭露範圍包括所有運輸模式，諸如公路貨運、空運、駁船運輸、海運及鐵路運輸。
- 5 個體可描述所使用之承包運輸服務組合。
- 6 揭露範圍可能包括對篩選、行為守則、安全查核及攸關之獨立第三方及司法管轄區之安全認證之使用之描述。
- 7 個體可描述於報導期間內為降低所辨認之承包運送業者營業風險而實施之任何措施（包括控制、營運、管理、流程、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變）。
- 8 個體可描述其努力之範圍及其用以監控承包商安全績效之技術。
- 9 個體可討論為確認是否不符合內部制定之安全政策、程序及實務而受查核之承包商數量。
 - 9.1 個體可揭露安全查核之不合格比率及相關之改正行動比率。
 - 9.2 個體可揭露由於不合格而與承包運送業者終止合約之數量。

事故與安全管理

主題彙總

所有運輸模式均帶來安全風險。於某些情況下，機械故障或人為錯誤可能導致具重大環境或社會後果（包括監管行動及來自受影響社區或客戶之訴訟）之事故。雖然監管法規之嚴格程度可能因營運區域而有所不同，在全球營運中維持最高安全標準之個體可能使影響其聲譽及獲利能力之安全事件之風險最小化。

指標

TR-AF-540a.1.安全管理系統之施行及結果之描述

- 1 個體應描述於其航空營運中安全管理系統（SMS）之施行。
 - 1.1 安全管理系統係依國際民航組織（ICAO）之「安全管理手冊（SMM）」所定義，且至少包括：
 - 1.1.1 安全政策；
 - 1.1.2 安全風險管理；
 - 1.1.3 安全保證；及
 - 1.1.4 安全提升。
- 2 揭露應具體描述與國際民航組織或司法管轄區指引一致之安全管理系統之施行，但亦可廣泛考量用以避免及管理可能對人類健康、當地社區及環境有巨災影響之緊急情況、事故與事件之流程及程序。
- 3 揭露應包括個體已達成之安全管理系統之施行階段^{譯者註 1}之描述，以及個體在國際民航組織建議之五年期間內達成完整施行之計畫。
 - 3.1 安全管理系統之施行階段係：
 - 3.1.1 階段 0：方針與承諾；
 - 3.1.2 階段 1：規劃與組織；
 - 3.1.3 階段 2：被動流程；
 - 3.1.4 階段 3：主動流程；及
 - 3.1.5 階段 4：持續改善。
- 4 個體應揭露國際航空運輸協會（IATA）之作業安全查核（IOSA）計畫是否已查核該安全管理系統，若已查核，個體可描述來自該查核之攸關發現。

- 5 個體應揭露其安全管理系統之結果，包括(a)已辨認之安全風險及危害情況之數量及(b)已辨認之安全風險及危害情況中其已降低之百分比。

5.1 風險及危害情況係廣泛定義為可能導致事故或事件之任何現有或潛在情況。

- 6 個體可描述為降低所辨認之安全風險及危害情況而實施之任何行動或措施，此可能包括控制、營運、管理、流程、產品、商業夥伴、訓練或技術上之具體改變。

TR-AF-540a.2.航空事故之次數

- 1 個體應揭露航空事故之總次數。
- 2 事故係依國際民航組織（ICAO）之「第13號附約—航空器事故及調查」定義為於任何人為飛航目的登上航空器時起，至所有該等人員離開該航空器時止，所發生與航空器運作相關之事件，且符合下列任一條件者。

2.1 某一人員之死亡或重傷係因：處於航空器之內；直接接觸航空器之任何部位，包括已自航空器機體分離之部分；或直接暴露於航空器所引發之氣流中。

2.1.1 傷害係由自然因素、自身之行為、他人之侵害行為，或傷害係發生於藏匿在非供乘客與組員正常可進入區域之偷渡者除外。

2.2 航空器蒙受損壞或結構故障，致損及該航空器之結構強度、性能或飛航特性，且通常需對受影響之組件進行大修或更換。

2.2.1 屬發動機之故障或損壞，而其損壞僅限於發動機、其整流罩或配件；或損壞僅及於螺旋槳、翼尖、天線、輪胎、煞車、機體整流罩、航空器表面小凹陷或穿孔者除外。

2.3 該航空器失蹤或完全無法接近。

TR-AF-540a.3.公路事故及事件之次數

- 1 個體應揭露涉及其直接或約聘員工於聘僱之時間內公路運輸相關事故及事件之總次數。
 - 1.1 直接員工係定義為個體之薪資單上之個人，無論其係全職、短期服務、兼職、行政職、勞動職、固定薪資、季節性、移民身分或時薪之員工。
 - 1.2 約聘員工係定義為不在個體薪資單上但受個體定期監督或管理之個人，包括獨立承包商及由第三方（例如，臨時人力之派遣公司及勞工仲介公司）僱用者。
 - 1.3 事故係定義為涉及於公路上行駛並從事商業活動之商業車輛之事件，該事故導致一輛或多輛車輛遭受無法行駛之損壞，致使該等車輛需由一拖車或其他車輛運離現場或予以棄置。
 - 1.4 事故不包括：

- 1.4.1 僅涉及來自靜止中之車輛上車及下車之事件；或
- 1.4.2 僅涉及貨物之裝載及卸載之事件。
- 1.5 事件係定義為涉及具牌照之車輛在業務使用中導致某一可記錄事件、車輛損壞或其他財產損壞之任何事件。
 - 1.5.1 若傷害或疾病導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，則被視為可記錄事件。此外，經醫師或其他合格之醫療保健專業人員診斷之重大傷害或疾病，即使未導致死亡、缺勤、工作受限或轉職、超出急救之治療、或喪失意識，亦視為可記錄事件。
 - 1.5.2 急救係定義為在可提供正規醫療救助前對病患或傷者提供緊急照護或治療。
 - 1.5.3 個體可使用適用之司法管轄區標準定義可記錄事件及急救。
- 2 揭露之最小範圍包括向適用之司法管轄區法律或主管機關報告之事故及事件。

譯者註

	段落	內容
譯者註1	TR-AF-540a.1.第3段	此處「安全管理系統之施行階段」之原文為「SMS implementation level」。我國交通部民用航空局之SMS手冊係依ICAO所撰寫，參考ICAO之「Phased approach to SMS implementation」並考量我國之實務後，將「level」翻譯為「階段」。